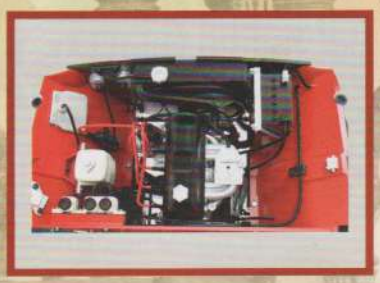
Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 27

НА ДОРОГАХ МИРА: «ЖИГУЛИ» ПО ИМЕНИ LADA

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248
00027
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 27, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 10 650 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

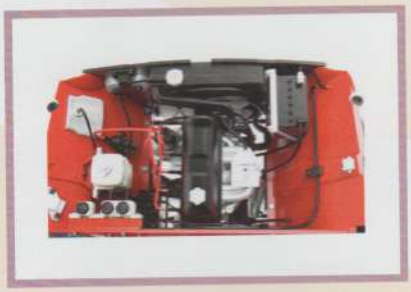
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 13.12.2018.
Дата выхода в свет: 07.03.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 7, 8 (внизу), 10 вверху, 11 (вверху) © ИТАР ТАСС;
Стр. 8 (вверху), 11 (справа внизу) © РИА Новости;
Стр. 9, 10 (внизу), 11 (слева) © РИА Новости;
Стр. 11 (вторая сверху) © AKG.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Монтаж радиатора

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

На дорогах мира: «Жигули» по имени Lada

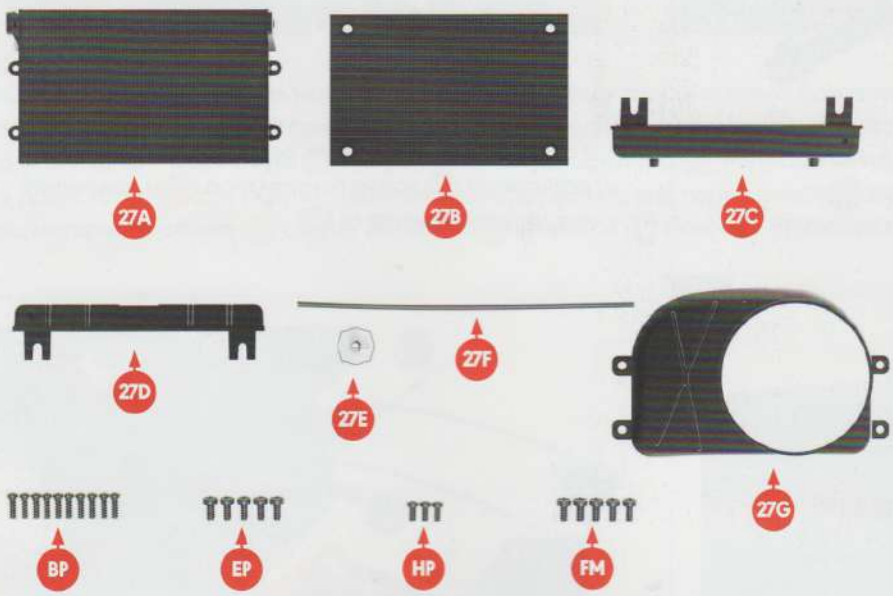
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Советский автомобиль ГАЗ М-20 «Победа»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

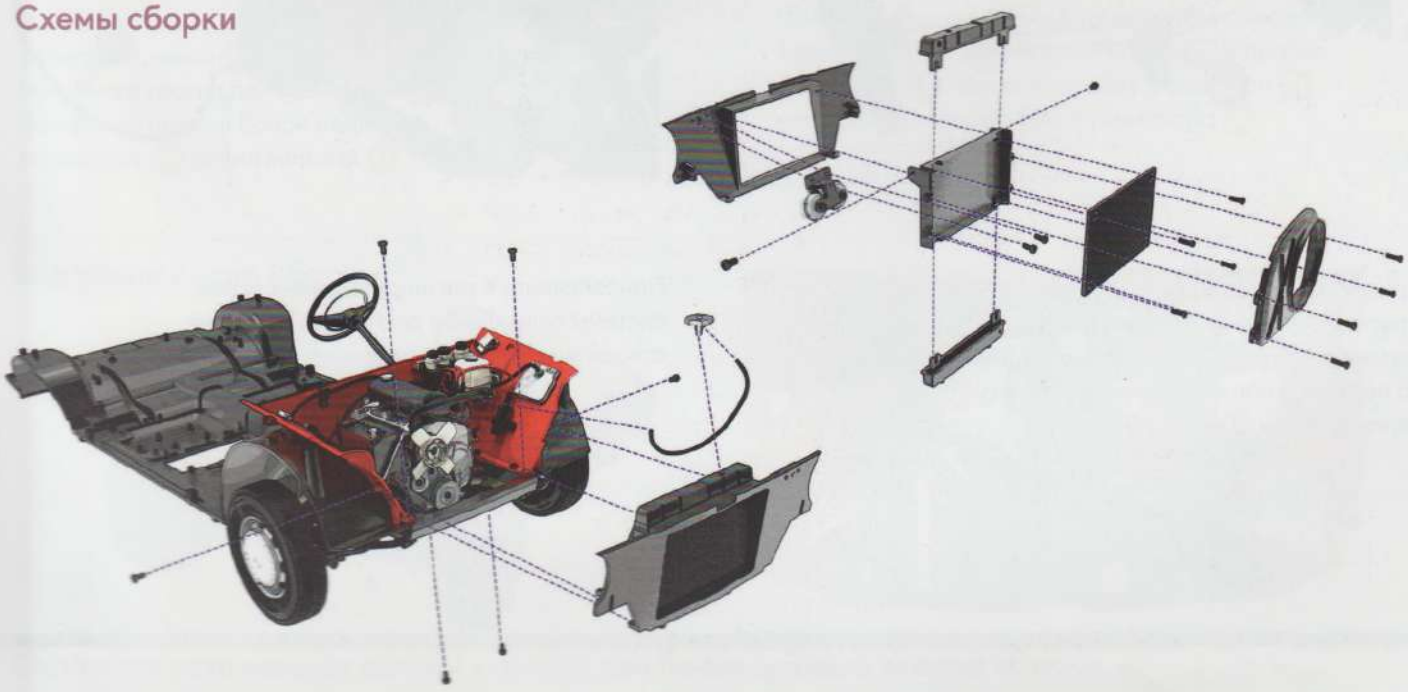
Монтаж радиатора

Смонтируйте радиатор из полученных с этим выпуском деталей и установите его на вашу модель.



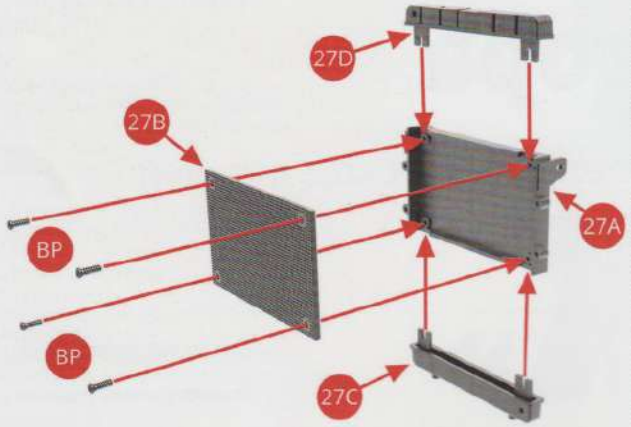
- 27A Передняя панель радиатора
- 27B Задняя панель радиатора
- 27C Нижний бачок радиатора
- 27D Верхний бачок радиатора
- 27E Пробка радиатора
- 27F Трубка отвода жидкости в расширительный бачок
- 27G Кожух вентилятора
- BP Винт M1,7 × 5 мм (10 шт.)
- EP Винт M2,0 × 4 мм (5 шт.)
- HP Винт M1,7 × 3,5 мм (3 шт.)
- FM Винт M2,0 × 4 мм (5 шт.)

Схемы сборки



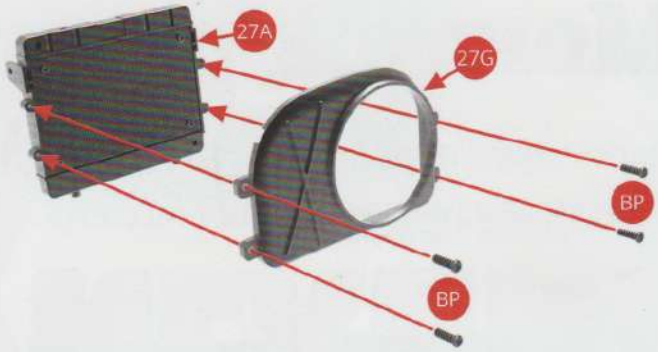
СБОРКА МОДЕЛИ

1



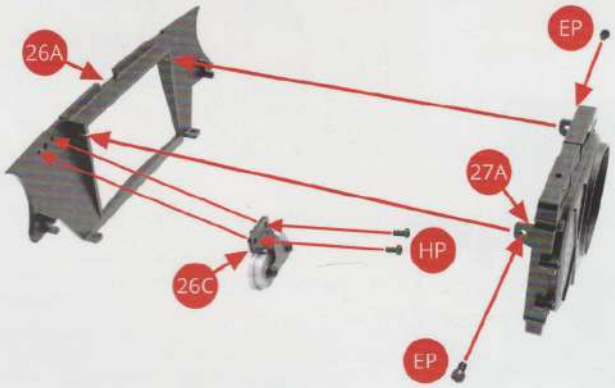
Присоедините верхний 27D и нижний 27C бачки радиатора к передней панели радиатора 27A и закрепите четырьмя винтами BP через заднюю панель радиатора 27B.

2



Установите на крепления передней панели радиатора 27A кожух вентилятора 27G и закрепите его четырьмя винтами BP.

3

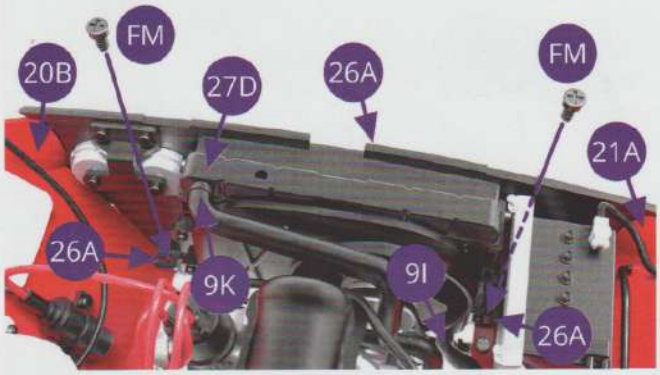


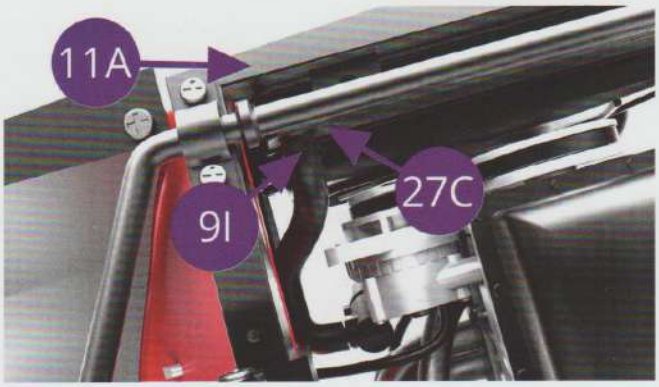
Присоедините переднюю панель радиатора 27A к передней панели моторного отсека 26A и закрепите двумя винтами EP. Закрепите кронштейн сигнала 26C на передней панели моторного отсека 26A двумя винтами HP.

4

Присоедините к расширительному бачку системы охлаждения двигателя 24B трубку отвода жидкости в расширительный бачок 27F.

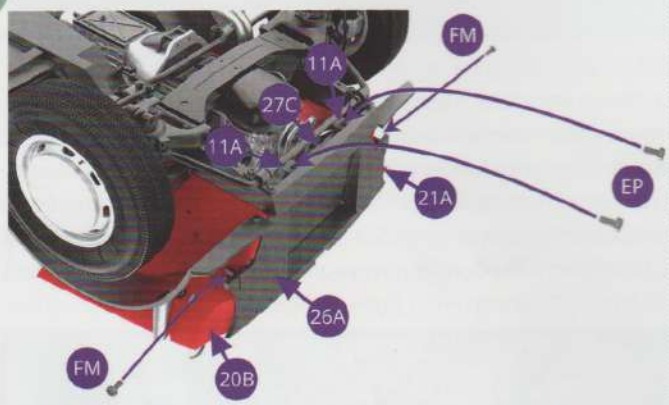
5





Установите переднюю панель моторного отсека 26A между торцами левой боковой панели моторного отсека 20B и правой боковой панели моторного отсека 21A на передний лонжерон 11A. Одновременно присоедините при этом подводящий шланг радиатора 9K к верхнему бачку радиатора 27D и отводящий шланг радиатора 9I к нижнему бачку радиатора 27C (см. укрупненный рисунок справа, это вид перевернутой кверху дном модели). Закрепите переднюю панель моторного отсека 26A сверху на левой 20B и правой 21A боковых панелях моторного отсека двумя винтами FM.

6



Закрепите переднюю панель моторного отсека 26A с боков на левой 20B и правой 21A боковых панелях моторного отсека двумя винтами FM.
Закрепите нижний бачок радиатора 27C на переднем лонжероне 11A двумя винтами EP.

7

Присоедините свободный конец трубки отвода жидкости в расширительный бачок 27F к пробке радиатора 27E. Вставьте пробку радиатора 27E в гнездо на верхнем бачке радиатора 27D.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

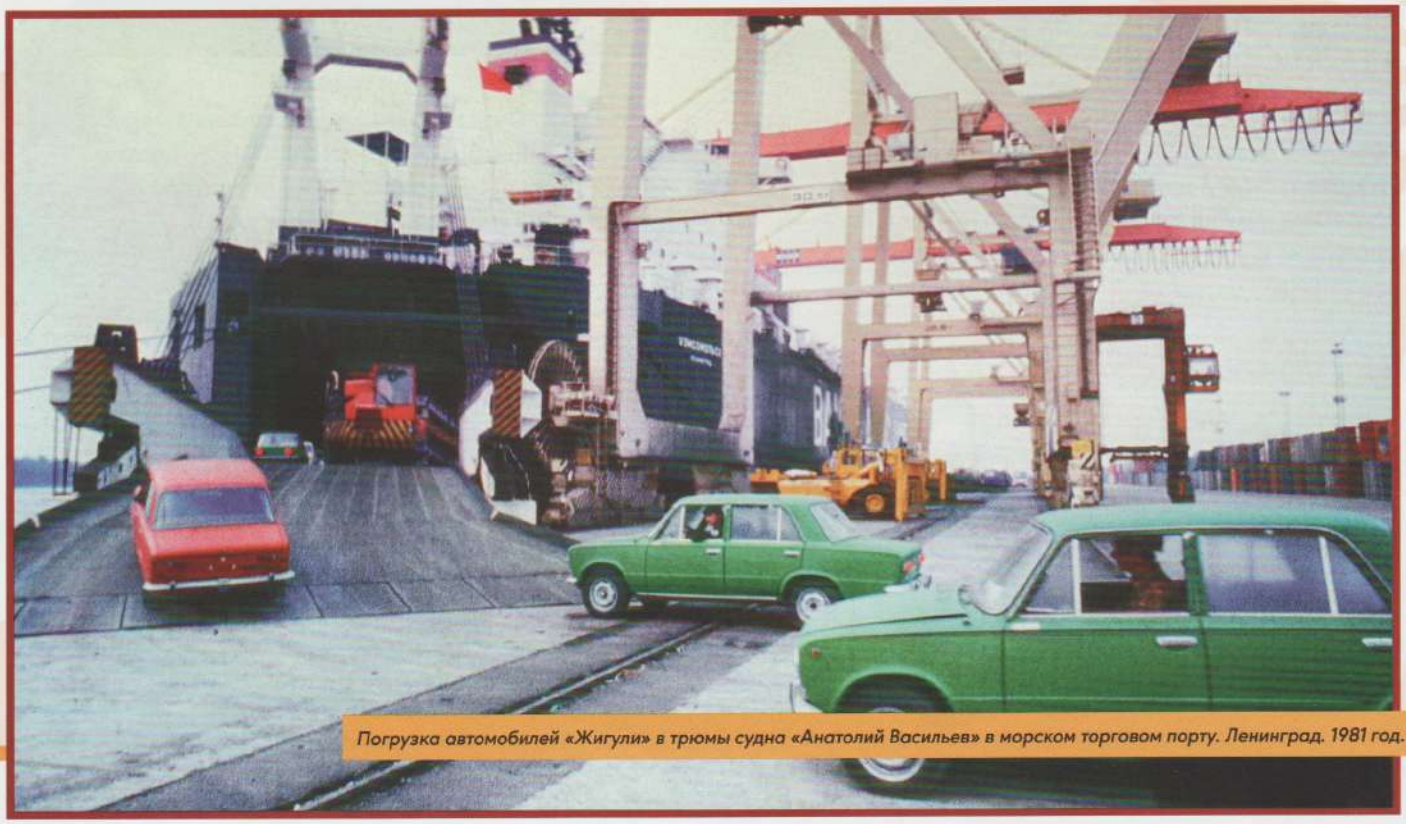
На дорогах мира: «Жигули» по имени Lada

Важнейшей составляющей деятельности АвтоВАЗа во все годы его существования было производство экспортных моделей «Жигулей». Было время, когда до 50 % продукции завода поставлялось за рубеж. Одновременно государство зарабатывало валюту на внешнем рынке и поддерживало дефицит автомобилей на внутреннем.

Как известно, за рубеж «Жигули» поставлялись под брендом «Лада» (Lada), более благозвучным для иностранных потребителей. В частности, модель ВАЗ-2101 продавалась за рубежом под названием Lada 1200, а ВАЗ-2101 с двигателем несколько большего объема – Lada 1300.

В странах социализма

Именно под такими названиями новые советские автомобили стали известны в странах социалистического содружества и моментально завоевали популярность. В первую очередь они появились в Чехословакии, ГДР, Болгарии, Югославии и Венгрии. На рынках этих стран отрабатывался экспорт, главные поставки – в капстраны – были впереди. Дело в том, что страны – члены Совета экономической взаимопомощи не рассчитывались между собой валютой. В ходу была специальная расчетная единица – инвалютный рубль. А нужна была свободно конвертируемая валюта. Но начинать пришлось с Восточной Европы, где за «единичкой» сразу выстроились



Погрузка автомобилей «Жигули» в трюмы судна «Анатолий Васильев» в морском торговом порту. Ленинград. 1981 год.

Металлизированные изделия из пластиков, не подверженные коррозии и используемые для автомобилей «Жигули». 1 июня 1980 г.

многолетние очереди. Это было неудивительно - страны социализма, за исключением Югославии, были закрыты для западных автопроизводителей. Выпускавшиеся же здесь автомобили оставляли желать лучшего и с точки зрения количества, и с точки зрения качества. На их фоне Lada 1200 выглядела как стопроцентная иномарка в современном понимании этого слова. Реальную конкуренцию «Ладе» мог составить лишь польский Polski FIAT-125p.

Вперед, на Запад!

Дождавшись прекращения производства «Фиат-124» (или почти дождавшись), ВАЗ начал завоевывать западный рынок. Спрос был - советский автомобиль представлял собой практически тот же «Фиат-124» (а в чем-то был даже лучше), но стоил несколько дешевле. «Лады» отлично продавались в ФРГ, Австрии, Англии и Нидерландах, а под конец 1970-х был налажен экспорт в Испанию и даже в Новую Зеландию. Да, помимо Западной Европы, «Лады» в больших количествах поставлялись и в другие страны. К примеру, с начала 1980-х годов «классика» появилась в Канаде, причем объем продаж был вполне сопоставим со странами Восточной Европы. Вообще география экспортной «единички» и последующих моделей была впечатляющей: тут и страны Латинской Америки - Боливия, Панама, Уругвай, Колумбия; и Южная Африка; и Вьетнам; и страны Ближнего Востока.

ВАЗ разработал несколько специальных экспортных комплектаций для разных стран. Именно для продажи за рубежом создали версии с двигателями меньшего объема и мощности, например автомобиль

Погрузка автомобилей «Жигули» в Тольяттинском речном порту. 1979 год.

Автомобиль «Лада» на улице французского города Лиона. 1979 год.

Lada 1200s (ВАЗ-21013, представлявший собой ВАЗ-21011 с двигателем от «единички»). Объяснялось это местной налоговой спецификой. Специально для стран с левосторонним движением было выпущено сразу две модификации «Жигулей» – ВАЗ-21012 и ВАЗ-21014. В первую очередь они отличались правосторонним расположением руля и усиленной пружинной подвеской правого переднего колеса. Такую систему компенсации пришлось использовать, потому что при переносе органов управления на другую сторону нарушилась равномерность распределения массы автомобиля. Занялись изменением советских машин и дилеры, поскольку «Лады» менялись слишком медленно. В западных салонах ставили подголовники, иные наружные зеркала, шины, а на топовые версии – литые колесные диски, врезали в крыши люки. Некоторые автомобили перекрашивали, меняли материалы внутренней обивки, а иногда и элементы электрики, скажем, генераторы и стартеры, не говоря уже о свечах и высоковольтных проводах. Тем не менее дилеры получали прибыль! Естественно возникает вопрос: за сколько же «Лады» продавались?

Апгрейд для британцев

Выпускавшаяся для Великобритании Lada 1300ES отличалась не только правым рулем. Она имела крышу и кузовные панели из более толстого металла. Усилиями дилера ее кузов получил декоративные полосы на бортах, а крышу обтянули модным в то время винилом. Усилили трансмиссию, установили другой стартер и множество различных всяких модных штучек, о которых советские автолюбители могли только мечтать. Даже кузов у экспортной машины подвергался антикоррозийной обработке.

Что и почем?

Сравнивать цены за рубежом с ценами внутреннего рынка СССР – не представляется возможным, так как никакого реального, рыночного курса рубля к доллару и к другим валютам просто не существовало. Деньги обменивались выезжающим за рубеж по курсу 63 коп. за 1 доллар США (в конце 1980-х – 91 коп.). Поэтому имеет смысл сравнивать цены на «Ладу» с ценами на другие автомобили, продававшиеся в Европе. Так, в 1971 году в ФРГ «Лада 1200» стоила 6500 марок – на 330 марок дешевле «Фиата-124». В 1976-м линейка моделей «Лада 1200/1300/1500» («единичка», «одиннадцатая» и «тройка») обходились в 7250–8950 марок, а за их «одноклассника» «Фиат 131» (потомка 124-й модели) просили 9540–11890 марок. Из четырехдверных седанов дешевле «Лады» была, пожалуй, лишь чехословацкая «Шкода 100» (Skoda 100) за 6850 немецких марок.

«Лада 1200» с британским номером. 1 мая 1978 год.

Советский автомобиль ГАЗ М-20 «Победа»

Автомобиль «Победа» своим появлением ознаменовал переломный момент в истории советского автомобилестроения – переход от копирования иностранных конструкций к разработке собственных проектов.

Обычно «Победа» ассоциируется с Победой в Великой Отечественной войне, в честь которой она и была названа, то есть с 1945 годом. Однако мало кто знает, что задание правительства на разработку нового автомобиля Горьковский автозавод получил еще в 1941 году.

История создания

Начало войны сдвинуло проектирование машины на два года – к нему приступили только в 1943 году. За это время замысел автомобиля претерпел изменения – и конструктивные, и внешние. К лету 1944 года была завершена подготовка плазовых чертежей, изготовлены мастер-модель для кузова (повторяющая форму поверхности кузова деревянная болванка, с которой снимаются шаблоны при изготовлении штампов) и деревянный демонстрационный макет автомобиля. Первые прототипы были выведены на испытания уже в конце 1944 года, причем это были машины как с 6-цилиндровыми, так и с 4-цилиндровыми двигателями.

26 августа 1945 года вышло постановление Государственного комитета обороны «О восстановлении и развитии автомобильной

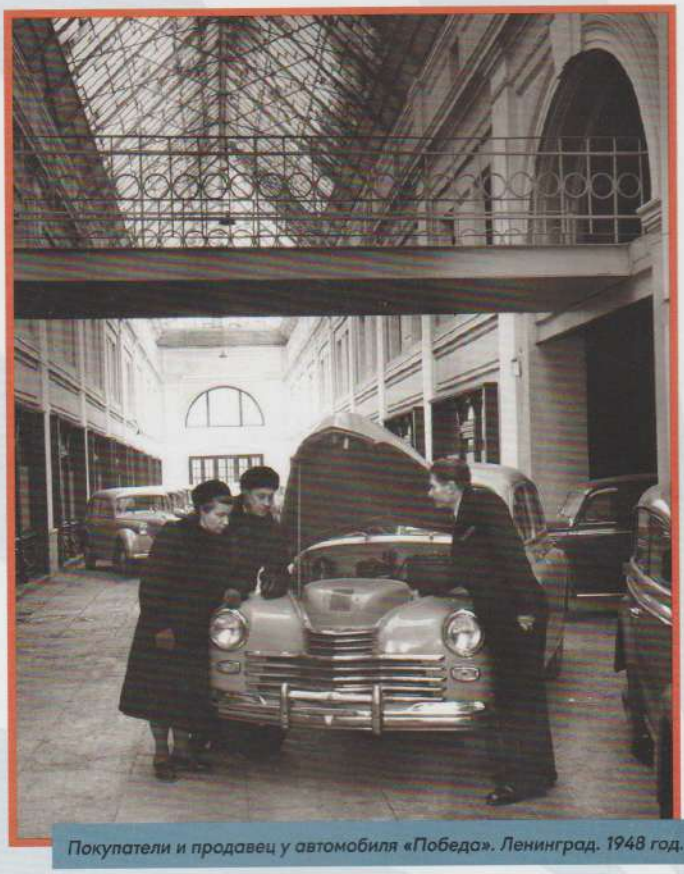
Слабое «сердце»

На «Победе» использовался нижнеклапанный 4-цилиндровый рядный карбюраторный двигатель М-20 рабочим объемом 2,1 л и мощностью 50 л. с. К сожалению, от выпуска автомобиля с более мощной «шестеркой» отказались. Для автомобиля массой почти под две тонны 50-сильный мотор был слабоват.

Эмблема автомобиля ГАЗ М-20 «Победа».

ГАЗ-20 «Победа» в рефлекторной сушилке автозавода им. В. М. Молотова. Горький. 1948 год.

промышленности», согласно которому производство ГАЗ М-20 было намечено на 28 июня 1946 года. Срок этот выдержан не был. Правда, первые автомобили собрали вручную по обходной технологии, но назвать серийным выпуск 22 автомобилей в 1946 году никак нельзя. Фактически серия стартовала только в 1947 году, но сборка шла трудно, было много дефектов и брака. До осени 1948 года сумели собрать всего 1700 машин, а от потребителей посыпался шквал рекламаций. Последовали оргвыводы от самого высокого начальства. Оно благополучно забыло о своих директивах ускорить сроки выпуска, не дожидаться результатов испытаний и сократить их программу. За все неудачи расплатились директор ГАЗа И. К. Лоскутов и главный конструктор А. А. Липгарт. Любопытно, но последний был единственным, кто решительно выступал против поспешного запуска машины в серию, и оказался прав.



Покупатели и продавец у автомобиля «Победа». Ленинград. 1948 год.

В октябре 1948 года конвейер остановили, провели испытания по полной программе, внесли в конструкцию машины массу изменений и возобновили производство.

Серийные «Победы»

Итак, начиная с 1949 года с конвейера стали сходить «Победы» 2-й производственной серии, на которых большинство недостатков было устранено. На фоне достаточно примитивных довоенных машин новая «Победа» с ее закрытым обтекаемым пятиместным цельнометаллическим понтонным кузовом седан выглядела весьма выигрышно. Характерный для понтонной компоновки отказ от выступающих подножек и передних крыльев позволил расширить внутреннее пространство салона. Так, например, переднее сиденье было

ГАЗ М-20 «Победа», участник фестиваля ретроавтомобилей «Фортуна-2016» в Кронштадте.

на 300 мм, а заднее – на 90 мм шире, чем у автомобиля М-1. И это при том, что габаритная ширина «Победы» была на 75 мм меньше, чем у «эмки»! Благодаря безрамной конструкции удалось значительно снизить высоту «Победы» (на 135 мм по сравнению с М-1), сохранив при этом достаточную внутреннюю высоту кузова и практически тот же дорожный просвет, что и у М-1, обеспечивавший хорошую проходимость автомобиля по плохим дорогам.

В 1955 году началось производство модернизированной «Победы» 3-й серии, получившей обозначение М-20В. Эта модель получила двигатель мощностью 52 л. с., новую облицовку радиатора из крупных штампованных деталей, новую конструкцию балки переднего моста, модернизированный карбюратор, новый воздушный фильтр, новый руль с кольцевой кнопкой сигнала, антенну на поворотном основании и радиоприемник в базовой комплектации. Кроме того, окраска шкал приборов и часов была изменена с ярко-красной на коричневую.

Серийный выпуск «Победы» прекратился в 1958 году. За время с 28 июня 1946 года по 31 мая 1958 года было выпущено 241 497 автомобилей этой марки.

«Победа» на улице Ленина в Находке. 2 марта 1962 года.

Модификации «Победы»

Было изготовлено 14 222 автомобиля «Победа» с кузовом кабриолет. Интересно отметить, что в 1950-е годы такая вызывающе буржуазная форма кузова была довольно популярной в СССР. Причина тут кроется не в желании руководства приобщить широкие массы трудящихся к роскоши, а в банальной нехватке тонколистового стального проката. После устранения дефицита кабриолеты с советских дорог исчезли.

У открытой «Победы» боковины кузова с дверями и их рамками остались неизменными, поскольку были опасения за жесткость кузова, который сверх того усилили упрочняющими элементами. Масса машины из-за этого немного увеличилась, а скорость упала. Правда, произошло это в основном из-за ухудшения аэродинамики. Тент из сдвоенной прорезиненной непромокаемой хлопчатобумажной ткани натягивался на пять дуг, три из которых выполнялись съемными.

Еще одной модификацией «Победы» часто считают автомобиль с полным приводом, хотя он никогда не назывался «Победой». От «Победы» этой машине достался только кузов, все остальные агрегаты внедорожника М-72 заимствованы у ГАЗ-69.

Такси ГАЗ М-20 «Победа» в Стерлитамаке, Башкирия. 1 июня 1958 года.

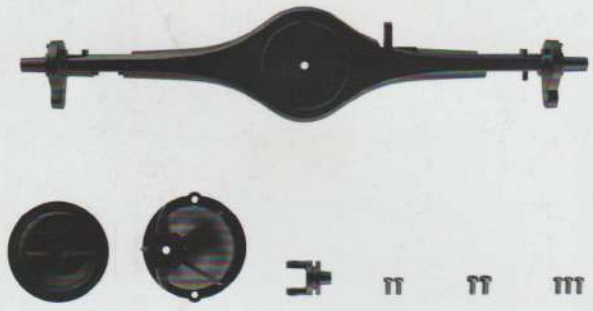
Цех сборки автомобилей «Победа» и ЗИМ на Горьковском автомобильном заводе (ГАЗ) имени В. М. Молотова. 1954 год.

Приборная панель автомобиля ГАЗ-М20 «Победа» кабриолет.

В НОМЕРЕ 28

- СБОРКА ГЛАВНОЙ ПЕРЕДАЧИ
- ИСТОРИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ МАРКИ «РЕНО»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- БАЛКА ЗАДНЕГО МОСТА
- КРЫШКА ГЛАВНОЙ ПЕРЕДАЧИ
- КАРТЕР РЕДУКТОРА ЗАДНЕГО МОСТА
- ФЛАНЕЦ-ВИЛКА КАРДАННОГО ВАЛА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!